



AFFAIRES

Par Laurent IGNACEL, photographies Aérodrôme de Namur, Sonaca Aircraft, Best in the Sky et Espace Drone

Le miracle de Namur

BUSINESS MODEL. Nous avons découvert l'aérodrome de Namur à l'occasion de l'inauguration des locaux de Sonaca Aircraft : guidage de Bruxelles cool, contrôle local aimable, taxe douce... **Laurent Ignacel** y est retourné car ce petit aérodrome belge est exemplaire, il démontre qu'un AD peut s'auto-suffire, sans assommer le pilote de passage.

Avec sa nouvelle piste, ses hangarrettes, ses ateliers, ses installations de Namur ont désormais fière allure et... ce n'est qu'un début, nous dit-on.

Trois hommes et un terrain ! Ce pourrait être un titre de film des frères Dardenne.

L'aventure nous conduit en Belgique, un petit pays avec une densité de zones, une densité de cultures, de langues, de pratiques aéronautiques, avec des hommes formidables : voilà en résumé l'aviation belge. On parle de Namur (Temploux EBNM) depuis plusieurs mois. Certes, Sonaca a avisé le monde aéronautique de l'existence d'une nouvelle usine d'assemblage sur ce terrain, mais au sein du plus grand cercle d'affaires de Bruxelles, le B19, on commence aussi à parler aviation

générale et de projets hors norme portés par des hommes d'un talent formidable. Dans mes souvenirs de pilote, Namur Temploux était un sympathique terrain en herbe, un peu endormi, peu praticable en hiver, avec un brouillard à ne pas voir la piste. C'est donc un jour d'automne brumeux que nous avons fait le voyage jusqu'à Temploux, mais par la route, le terrain n'étant pas IFR.

Racheter un AD et en faire le plus beau du monde

Même si l'idée d'acheter un aérodrome vient rarement à l'esprit des pilotes, il suffit parfois d'un coup de foudre pour que des petits miracles

se produisent. Au départ, Temploux était un terrain en herbe, créé par les Américains lors de la Seconde Guerre mondiale. Le Dakota du général Bradley y était en outre basé. « Gangway advanced » a été fermé en 1946. En 1947, l'aérodrome civil a été créé. Après des investissements importants dans les années soixante-dix, il est privatisé en 1983 par manque de rentabilité.

Après deux décennies d'une vie calme dédiée à l'aviation de loisirs, les derniers propriétaires, des passionnés, souhaitaient céder le terrain de 27 hectares uniquement pour une vocation aéronautique. La cupidité des investisseurs traditionnels n'a pas suffi à convaincre les vendeurs

qui ont donné leurs chances à une équipe de deux hommes et d'une femme dotés d'une énergie et d'une ténacité sans pareilles. C'est ainsi que fut scellée la cession de ce terrain : entre passion et pragmatisme!

Casting de choix

L'investisseur s'appelle Olivier de Spoelberch. L'homme est né dans l'aviation. Passionné de modèles réduits (il en a conçu plus de 120), il apprend à voler à 17 ans à Grimbergen avec la « Miss De Vleminck », mais c'est dans le moto-planeur d'exception que l'homme fait ses armes. En effet, il est aujourd'hui l'actionnaire majoritaire de Stemme et pilote un Stemme S10 aux performances flatteuses. Issu d'une famille de brasseurs et d'aviateurs, le vicomte Olivier de Spoelberch vit à quelques kilomètres de ce terrain où il y vole depuis 35 ans et se déplace en trottinette électrique. L'homme, qui aime le travail manuel et l'investissement immobilier, le dit sans détour : racheter et faire fructifier un aérodrome, c'est un énorme pari. Il ne voulait pas partir tout seul, mais son intuition entrepreneuriale lui a soufflé qu'il serait dommage de ne rien faire.

Le gestionnaire est Benjamin de Broqueville. Il n'est pas de la même génération qu'Olivier, mais il y a une vraie complicité entre les deux hommes. Ils sont fusionnels ces associés-là. L'ancien journaliste de RTL, passé par le management sportif, reçoit un jour un mail : « *Serais-tu assez fou pour racheter ce terrain ?* ». Rapidement, l'idée l'obsède, il consulte, appelle ses proches, son banquier, son père, fait des business models, mesure ses chances. Tous lui disent « *Parles-en à Olivier* ». Il en parle d'abord à son épouse, jeune pilote PPL aussi, qui, en lisant Brel, s'est rêvée et est devenue pilote privée.

Quant à l'héroïne, c'est Vanina Ickx. Derrière les hommes, on dit souvent de chercher la femme. Ici, la femme est pilote et quelle pilote ! La fille de Jacky Ickx aime les Porsche 911 et aligne l'un des plus beaux palmarès féminin de conduite automobile (sept participations aux 24 heures du Mans). L'épouse de Benjamin devient pilote d'avion par



défi et cette mère de deux enfants, licenciée de biologie et titulaire d'un master en marketing, gère avec les deux associés le terrain. « *Elle s'occupe de la problématique immobilière, son rôle a été déterminant dans l'accueil de Sonaca* », explique Olivier.

L'intrigue

Un jour, le hasard fait rencontrer les trois pilotes au bar de l'envol et c'est littéralement autour d'un croque-monsieur que l'affaire se conclut. Les trois futurs amis deviendront associés et vont racheter les 27 hectares pour en faire leur aérodrome : simplement le plus beau du monde, le rêve d'un pilote. Rien que ça !

Pour Benjamin, l'approche entrepreneuriale est fondamentale. La première tâche à laquelle le nouveau manager s'attelle, c'est Internet via la fibre. Pas d'Internet, pas de business, pense le jeune dirigeant. Ses dix années chez RTL lui ont appris à ne jamais avoir peur de poser les bonnes questions. Dès les premiers pas, la coordination des exploitants a été exemplaire : « *On fait une chouette équipe* ».

Pour le management, ce sera simple, direct, efficace, les deux hommes sourient et disent que

c'est l'esprit du pilote de planeur : « *Voler avec une machine toujours en panne, ça forge l'esprit et les réflexes. Ici, nous pilotons l'aérodrome avec rigueur, mais tout en souplesse avec des circuits de décisions ultrarapides. Que de temps gagné par rapport aux grosses structures d'exploitation ou aux associations. Sans cette forme de gouvernance, nous n'aurions pas pu aller si vite et ce n'est que le début...* », selon Olivier de Spoelberch. Benjamin de Broqueville le confirme : « *Il faut réinventer l'aérodrome comme une zone d'activité industrielle et commerciale dédiée à l'aviation* ». La clef de voûte : le développement économique et l'emploi à la clef.

En 18 mois, la petite équipe revisite tous les fondamentaux sans tabou. La vieille pompe à essence est démontée au profit de nouvelles installations avec du Jet A-1, de l'Avgas 100 LL, de l'UL, et tout ça au meilleur prix possible sur le marché belge. En quelques semaines, le terrain passe de 1,5 visiteur par jour à 7. De plus, un « planewash » utilisant les eaux usées est installé : une première en Belgique ! Un nouveau parking en asphalte est réalisé devant le parking 1, clôturant un NOTAM posé 25 ans plus tôt. En juin 2019, deux nouvelles zones d'essais moteur sont créées pour

Les trois heureux propriétaires de l'aérodrome de Namur : de gauche à droite Benjamin de Broqueville, Vanina Ickx et Olivier de Spoelberch.



fluidifier les accès aux points d'arrêt. Le marquage hélicoptère est refait en même temps.

Maintenir des taxes d'atterrissage à un prix raisonnable (12,50 euros), ne pas augmenter les loyers des locataires existants, rassurer les riverains inquiets de toutes ces rumeurs, voilà le quotidien de l'homme de média et du gestionnaire car, voilà, la Sonaca, la grande usine de Charleroi y implante une antenne et la vieille piste en herbe va être doublée d'une piste en dur, construite en 12 mois seulement.

Soigner le décor

Une opération stratégique commence avec les autorités et les riverains: développer des activités « green ». Le vol à voile passe alors en tête de gondole. Les pilotes de planeurs n'ont pas été en manque d'idées pour développer leur activité. Faire du planeur un sport à sensation avec le financement d'un treuil. 600 catapultages ont lieu en 4 mois. Défendre le planeur silencieux dans les cieux avec une dose d'adrénaline que représente ce remorquage à sensations fortes devient plus facile.

Limiter la longueur de la piste en dur afin de ne pas concurren-

Écologie oblige, le vol à voile a la cote, avec 600 catapultages en 4 mois.

cer inutilement les terrains voisins, assurer qu'il n'y aura jamais des gros avions bruyants à Temploux. 06R/24L : 695 m de long et 31 m de large, voilà le terrain de jeu. C'est safe et praticable toute l'année. Attention à la bosse en seuil de piste, marque de la morphologie du site. Quand on observe le sol environnant très lourd, on ne peut qu'imaginer le progrès et la sécurité que cette piste a offert. Les investissements pour la piste et la station essence ont été subventionnés, mais rien d'autre. L'équipe investit, entre 2017 et 2022, 8 millions d'euros. Il faut faire d'urgence des travaux, enlever l'amiante de toutes

les toitures, préparer la venue de Sonaca, convaincre tout le monde que cette folie sera rentable car le business model est innovant: limiter les recettes aéronautiques et l'essence à 30 % du chiffre d'affaires et assurer le reste du dispositif par des montages fonciers industriels (comme celui de Sonaca) et... faire de l'incentive à hauteur de 30 %.

Une seule solution: optimiser les surfaces et les usages. Une des particularités de EBNM, ce sont les « hangaretttes », de petits hangars pouvant accueillir au maximum deux avions, qui sont mis à disposition des propriétaires d'avion souhaitant être sur l'aérodrome « comme

Le petit restaurant et ses 30 couverts ne suffisent plus, il va être agrandi de trois salles et d'un roof top de 300 couverts.



chez eux... Avec 50 appareils en attente, il y aurait matière à développer le concept. Nos gestionnaires ne choisissent pas cette option, ils veulent des équipements structurants et motivants. Les travaux se multiplient pour « faire propre » : nouveau parking à remorque planeur, nouveau parking visiteurs, rien n'est laissé au hasard.

L'emplacement de Namur, au carrefour des grands axes de circulation, a permis la création d'un département incentive qui permet de pratiquer l'avion, l'hélicoptère, le planeur, le drone ou encore la chute libre dans la même journée. Chez nos amis, c'est JPO (journée portes ouvertes) toute l'année. La journée de rêve proposée aux employés, le tout pour des tarifs attractifs. Les installations permettent d'intégrer à cela un séminaire dans une salle de réunion. Le programme, sur-mesure, est actuellement unique en Belgique.

Pour faire vivre ce projet, le petit restaurant, dans une configuration actuelle de 30 places, où l'on déguste des plats simples dans une ambiance très pilot-club, ne suffit plus. Nos amis voient grand. Trois salles, un rooftop, une salle de 300 personnes, tout ça à 20 minutes de Bruxelles, 25 minutes de Liège, 10 minutes de Namur, 20 de Charleroi. Le projet n'est pas encore construit que l'aérodrome a déjà embauché sa commerciale et les devis sont quotidiens. Pour animer ce restaurant, l'équipe s'est associée à Cédric Lenglin (le Pain quotidien, Léopold), et l'aérodrome va directement gérer cette activité et se doter de la « plus belle terrasse du monde » avec vue sur ses pistes, bien sûr.



Ici les drones sont made in Belgium, certifiés par les autorités: on est loin des productions chinoises. Pour autant, Espace Drone offre à tous ses élèves un petit drone. Mieux qu'un simulateur, les élèves font leurs premiers pas chez eux, indoor.

Une plaine de jeux, très près de la piste, derrière de discrètes barrières, va être créée pour permettre aux participants des incentives en semaine de faire partager à leur famille leur expérience client, comme disent les marketeurs. Les associés se réjouissent: « *Faire de l'activité en semaine, créer de l'emploi, c'est bon durablement pour le site, les gens viennent manger, se loger, reviennent le week-end pour le loisir, c'est un excellent courant d'affaire qui s'installe et toute la région en profite!* »

Les secrets de la cohabitation

Il y a beaucoup d'intelligence et de cohabitation dans la gestion des espaces et des surfaces. Les écoles de pilotage louent des salles de formation à l'aérodrome, les parachutistes, autorisés seulement le week-end, laissent la place à l'entraînement de l'école de drones professionnels, Espace Drone, la semaine. Ainsi, les nuisances sont maîtrisées, tout comme les circuits et les usagers. Ce n'est pas pour autant qu'on ne peut pas expérimenter...

À quelques kilomètres de là, se trouve EBR65-Iliernu, une zone unique en Belgique francophone, où les professionnels viennent tester des usages de drones pour faire tout ce que les arrêtés ne permettent pas: le transport de fret, le jet d'objets, la pulvérisation, le remorquage, des vols jusqu'à une altitude trois fois plus élevée que celle autorisée par la réglementation, des vols de nuit,

des vols d'une distance de 2 Nm (3,8 km) à l'aide de quatre relais visuels au lieu des deux stipulés dans l'arrêté royal, etc. Car s'il y a une chose remarquable dans l'approche professionnelle du pilotage de drone en Belgique, c'est la somme de connaissances théoriques et pratiques que le télépilote doit acquérir pour passer devant un F.E., désigné par le gouvernement.

Grands et petits rotors : le drone en vedette américaine

Renaud Fraiture est pilote ULM et hélico. Souhaitant devenir pilote de drone avant que la réglementation existe en Belgique, il a été un pionnier et un auxiliaire apprécié des pouvoirs publics. Son approche est simple: il faut que les pilotes de drone voient et connaissent le milieu aéronautique, ses codes, ses risques, pour éviter une panique lors d'un conflit avec un autre aéronef. Pour lui, le drone est une discipline aéronautique comme les autres. En Belgique, pas de parachute en cas de panne de GPS, les pilotes savent ramener leur machine. Mania, mania, mania, se plaît à rappeler l'instructeur.

Avec 1 050 élèves en formation répartis sur 20 instructeurs, son école, Espace Drone, est un modèle. 1 à 2 % de ses apprenants sont déjà des pilotes, mais 55 % doivent amener le drone dans leur entreprise et donc se forment. En Belgique, il y a 1 350 pilotes de drone classe I (les pros) et 700 de classe II. La forma-



Best in Sky, installée depuis 2003 sur l'aérodrome, exploite 6 hélicos. L'école, avec 8 instructeurs, forme 10 PPL H par an et évolue vers l'ATO : on pourra devenir CPL (H) à Namur.



tion est dans le même esprit que le pilotage d'un avion ou d'un hélico et, pour Renaud Fraiture, c'est un gage de sécurité. Il le reconnaît lui-même, le niveau belge est certainement trop haut, et ses inquiétudes sont permanentes quand il lit les futurs textes EASA obligeant à une pratique minimale, voire pas de pratique contrôlée du tout.

À quelques pas du terrain d'entraînement des drones, les autres acteurs de la formation aéronautique sont bien présents comme Aeromotion School qui propose ses formations sur Cessna, Robin et Piper, et dispose d'un atelier de maintenance aéronautique très compétent que j'ai pu tester en

son temps. Du classique et du pro. Il y a aussi Best in Sky, installée depuis 2003 sur l'aérodrome qui exploite six hélicoptères : deux Robinson R22, trois Robinson R44 et un AS350. Son école, avec huit instructeurs, forme dix PPL (H) par an, ce qui n'est pas rien en Belgique. L'école se transforme en ATO et donc, bientôt, on pourra devenir CPL (H) à Namur.

Accueillir l'usine de Sonaca à Temploux

Sonaca, abréviation de Société nationale de construction aéronautique, est historiquement implantée à Charleroi où 1 700 personnes tra-

vailent à fabriquer des pièces pour avions de ligne et d'affaires. Mais dans le patrimoine génétique de ce leader belge de l'industrie aéronautique, se cachent les avions de Richard Farey et ceux de Ernest-Oscar Tips, les Tipsy.

En 2015, le groupe renoue avec sa tradition en fondant Sonaca Aircraft et crée un avion classique en métal avec une dose de modernité, tant par le moteur que par l'avionique, robuste et facile d'exploitation (lire notre essai en vol du n°533, juin 2018). « C'est toujours un bon point quand un groupe industriel s'intéresse à l'aviation générale, c'est un double gage de qualité et de pérennité », déclare le directeur des ventes, Pierre Van Wetter.

Pour Sonaca, dès la fin des phases de certification, la question de l'emplacement d'une unité de production devenait impérieuse, le site carolo ne correspondant pas : pas de place, pas d'avitaillement possible, pas d'accès piste facile (l'usine est côté aviation commerciale), pas de possibilité de modifier facilement les règles de travail de l'entreprise.

Charleroi fait des propositions, mais, rapidement, Sonaca comprend que cela va prendre un certain temps. Reste deux options : Saint-Ghislain et Namur. Le constructeur fait un cahier des charges précis : une piste en dur, 2000 m² de hangars dernière génération, de l'essence sans plomb, une configuration de terrain favorable aux essais en vol, un accès central à Charleroi, Liège, Bruxelles, des taxes acceptables, être à mi-chemin entre l'Allemagne et la France. Malgré les qualités de la candidature de Saint-Ghislain, l'avionneur choisit de manière rationnelle la proposition de Namur.

Temploux s'active à négocier avec Sonaca afin d'obtenir définitivement l'implantation, assortie des précieux emplois créés. Les préparatifs sont longs, notamment avec les architectes « qui ne voulaient pas de fenêtres dans les premiers plans », se rappelle Pierre Van Wetter. Namur plaît au client et tout le monde bénéficie de la bonne dynamique. Idéalement placé, le site peut produire 80 avions par an.

Il n'est pas rare de voir des visiteurs franchir la porte du showroom, presque à l'improviste, pour

Les nouvelles installations de Sonaca Aircraft.





voir l'avion et le commander. Cela est rendu possible par la qualité de cette petite unité industrielle ultramoderne. Actuellement, il sort un avion par mois des chaînes et le temps d'assemblage, essais et livraison compris, est d'environ deux mois. L'équipe de trente techniciens a été intégralement recrutée pour cette nouvelle mission. Les retours sont positifs en 3 ans, avec dix unités en vol en Belgique, Angleterre, Turquie, la

Les locaux modernes de Sonaca Aircraft Namur vont permettre de mener à bien les étapes de certification, d'assemblage et de livraison de 80 Sonaca 200 par an.

flotte a dépassé 30 000 heures de vol cumulées. 35 appareils sont à livrer en 2020 et 50 jusqu'en 2022.

Un minicluster aéronautique

Au-delà des écoles (avions, drones, hélicoptères), ce sont les entreprises industrielles que cherchent Benjamin et Vanina. « Nous avons ici une compagnie de taxis. Ils étaient très bien, des locataires modèles, mais on leur a

demandé de partir pour laisser place à des entreprises aéronautiques. Nous avons aussi un équipementier qui modifie des Cessna Caravan et qui cherche à se développer. »

Les premiers résultats sont encourageants. Trente emplois créés sur le site, 200 en ligne de mire dans deux ans. La première zone d'activité économique d'aviation générale de Wallonie est en route. L'emplacement parle de lui-même. Quand on demande à Olivier de Spoelberch quel sera son futur projet, ce grand homme prend des allures de Cyrano de Bergerac : « Eh bien, nous allons envoyer des drones dans la stratosphère depuis Temploux. » En effet, la filiale drone de Stemme, implantée à Namur, a des projets pour dronifier des motoplans très hautes performances pour les envoyer plus haut vers les étoiles. Inscrite dans le marché militaire, l'entreprise ne manque pas d'ambition.

Pour l'heure, les travaux du bâtiment principal vont commencer, à rythme soutenu, et nos amis nous donnent rendez-vous au printemps. Seule chose que ne change pas, la brume qui tombe rapidement sur le « plus bel aéroport du monde » et enveloppe ses installations. ✈

